SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 40 minutos)

La Comisión de Transporte y Obras Públicas da la bienvenida a los integrantes de la Comisión Pro Puente de Sarandí del Yi y de la Comisión del Centro "Proyecto Ruta 14".

Antes de conceder la palabra a los invitados, el señor Senador Michelini desea hacer una aclaración.

SEÑOR MICHELINI.- Señor Presidente: debido a que se ha dispuesto el inicio de las sesiones de dos Comisiones casi a la misma hora, el señor Senador Martínez y quien habla tenemos que estar a la hora 15 y 15 minutos en la Comisión de Presupuesto integrada con Hacienda, que creo va a insumir alrededor de media hora. Por ello, es posible que durante la alocución de los invitados presentes o de los que vendrán luego, tengamos que ausentarnos de la sesión. Aclaro que no se trata de mala voluntad, sino que simplemente debemos estar presentes en ambas Comisiones.

SEÑOR PRESIDENTE.- De acuerdo.

Los invitados que nos acompañan en el día de hoy son la señora Nora San Martín y los señores Juan Lutegui, Edgardo Ortega, y Miguel Pérez. Nos habían pedido una audiencia hace ya varias semanas, pero por razones de agenda la Comisión no pudo recibirlos antes. Por otro lado, aclaro que el señor Representante Vidalín quería estar presente; aún no ha llegado, pero lo hará en cualquier momento.

Ahora sí, con mucho gusto los escuchamos.

SEÑORA SAN MARTÍN.- Agradecemos a la Comisión esta oportunidad.

Como sabrán los señores Senadores, representamos a una comunidad que se ubica en una vasta zona del Este del departamento de Durazno, así como también de Florida. Nos iniciamos como un grupo de vecinos con inquietudes respecto a los desbordes del río Yi y del arroyo Agua Sucia. Este grupo fue creciendo con el apoyo de muchos de ustedes -es el caso, por ejemplo, del señor Senador Moreira- que incipientemente, hace cinco o seis años, nos recomendaron que nos movilizáramos por estos temas. Ello nos permitió crecer de tal manera que nos consustanciamos de muchos problemas muy similares a lo largo de la Ruta 14.

Conformamos, también, el Grupo del Centro, integrado por vecinos y empresarios de Durazno, al que ahora se sumó otro vinculado a la zona Este del mismo departamento y que abarca el área de Blanquillo hacia el norte. Incluso, hay gente del kilómetro 329 que tiene una importante productividad en la zona y que también se ve afectada por las condiciones de la Ruta 6.

(Ingresan a Sala los señores Representantes Carmelo Vidalín y Martín Tierno)

Por ser los más viejos, tenemos que agradecer la presencia de los señores Representantes de nuestro departamento.

Es una alegría ver hoy aquí al ex Intendente, hoy Diputado Vidalín, porque conoce todos los movimientos que hemos realizado. Lo mismo decimos respecto al señor Diputado Martín Tierno, con quien hemos trabajado en los últimos años y también está consustanciado de todos los problemas que existen en la zona.

Precisamente, para poder llegar en el día de hoy a esta reunión tuvimos que sortear diversos desbordes de arroyos. Por ejemplo, los arroyos San Ramón y Santa Lucía no dan paso, por lo que tuvimos que hacer un desvío por Ruta 7.

Por un lado, estamos entusiasmados en el sentido de que hay un crecimiento en toda la producción de la zona, pero ello también afecta la infraestructura existente. A nosotros, como vecinos de Sarandí del Yi, toda esta problemática nos afecta doblemente porque tenemos el cruce de la Ruta 6, con una serie de deterioros hacia el kilómetro 329 hasta Vichadero -incluso ha dejado de circular una línea de ómnibus- a lo que se suma la problemática de la Ruta 14. Incluso, cuando se trabaja a lo largo de esta última ruta, nos encontramos con localidades que tienen problemas muy similares a los nuestros. Posiblemente, a nuestro regreso, tendremos que hacer 130 kilómetros más para llegar a Sarandí del Yi, tal como le sucede a la gente de Lascano, que también utiliza la Ruta 14.

¿Cuál es hoy nuestro cometido? De alguna manera queremos enfocar la situación de ese cruce de la Ruta 6 con la Ruta 14 para mejorar la situación en todo ese entorno, para que aquel que apuesta a la producción, a las inversiones -quienes harán su aporte correspondiente- e, incluso, nosotros mismos, alcancemos un mejor desenvolvimiento de todos los aspectos socioeconómicos. Desde hace años nos hemos marcado las pautas de involucrar a las autoridades del momento -ya estaban hechos los presupuestos de hace seis años, y ahora hay uno nuevo- para que se tenga en cuenta la zona. En ese sentido, y por intermedio del señor Diputado Vidalín, hemos tenido la oportunidad de mantener una entrevista con el actual Ministro.

Queremos que los señores Senadores tomen conocimiento de la situación, aunque no me cabe la menor duda de que deben de conocerla en su conjunto. Existen grandes problemas de infraestructura en la zona que involucra gran parte del departamento de Florida y parte del de Durazno. También se ha acercado gente de Vichadero y de la zona del kilómetro 329, incluyendo San Gregorio. Por todo esto, entendemos que los señores Senadores deben tener una visión acerca de la situación existente en esa zona, para que la tengan en cuenta.

SEÑOR LUTEGUI.- Agradezco a los miembros de la Comisión por habernos recibido, ya que nos dan la posibilidad de trasmitirles inquietudes del interior profundo. Vecinos de Sarandí del Yi, Durazno y otras localidades hemos formado un grupo para abordar la problemática de ciertas zonas del interior que, desde hace mucho tiempo, no es atendida. En términos de población, el escenario ha cambiado mucho en el interior debido a algunas transformaciones que se han producido, como por ejemplo la forestación y ahora la minería. Tenemos Botnia; el Frigorífico Inglés; un aeropuerto en Durazno de primera línea, en la Base Nº 2, prácticamente parado; la problemática de la forestación y el puerto de La Paloma al final de la Ruta 14. Estamos hablando de un puerto de aguas profundas -uno de los principales de América Latina por su ubicación y su profundidad- al que puede acceder cualquier embarcación.

Hemos recorrido la Ruta 14 y nos encontramos con diversas situaciones. Anduvimos por Lascano y tomamos conocimiento de que hay zonas que se inundan. Por otra parte, las arroceras brasileñas han avanzado mucho, mientras que las uruguayas han desaparecido. Luego nos encontramos con distintas zonas forestadas, que pertenecen a capitales chilenos. Continuamos recorriendo y llegamos al Puerto San Martín, una de las zonas más ricas de la Argentina con una población total de unos quince o veinte millones de habitantes, lo que se traduce en un potencial humano tremendo. Pensamos que están dadas las condiciones para ofrecerles a nuestros hermanos latinoamericanos, paraguayos y bolivianos, un puerto de salida. Creemos que hoy en día se cuenta con elementos suficientes como para pensar en el interior y empezar a descentralizar, porque nuestras carreteras y vías ferroviarias son de la época de la colonización inglesa, cuando todo estaba orientado hacia Montevideo. Existen muy pocas rutas -podría decir que casi

ninguna- que atraviesan el país. ¿Por qué queremos una nueva Ruta 14? Porque creemos que es necesaria y buena para el turismo, una palabra muy de moda en muchos países del mundo. Fíjense que los turistas vienen a Montevideo, los llevan a bailar a alguna bodega, luego los vuelven a trasladar al hotel y se tiene que hacer todo un *tour* para llegar a la zona del este. Recuerdo haber estado en el hotel Rivadavia, en Piriápolis, y haber visto seis, siete u ocho ómnibus de Mendoza, lo que muestra que hay un potencial tremendo en lo relativo al turismo de Argentina. Todo esto nos ha llevado a plantear esta inquietud zonal. Cuando hoy veníamos de Sarandí del Yi, a la altura de San Ramón había un cartel que decía: "Puente cerrado". ¿Cómo puede suceder eso con todo lo que ha aportado la gente de la zona por concepto de lana, carne y contribución urbana y rural? Además, esos puentes sobre la ruta no le insumen grandes cantidades de dinero al Gobierno. Podríamos tener socios de otros países, como Paraguay o Bolivia, pero tendríamos que cambiar el enfoque.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me comentaron que este es un puente muy viejo y que se corta la ruta. Ustedes están pidiendo la construcción de un nuevo puente. Quisiera saber si este puente es sumergible y si se corta en reiteradas oportunidades.

SEÑOR ORTEGA.- Se corta entre medio de los dos puentes. Fue construido en 1913, por lo que tiene casi cien años. En lo personal, soy transportista y productor rural, me levanto a las tres de la mañana con la motosierra porque ahora los camiones transportan troncos de 1.000 kilos y puedo decir que seguimos sufriendo. El puente ferroviario 329 se hizo en 1981, cuando Gregorio Álvarez era Presidente, y después Lacalle hizo algunos arreglos, pero en estas épocas ha pasado de todo.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Qué inversión demandaría una obra de este tipo?

SEÑOR ORTEGA.- La empresa Stiler, que hizo los accesos a Montevideo, dijo que no era una obra muy costosa, ya que los puentes están hechos y el desborde se produce entre puente y puente. En toda la Ruta 6 el monte es muy limpio, incluso en Santa Lucía; toda la zona a la que va Laetitia D'Arenberg y a la que llega toda la prensa nacional e internacional es muy limpia, pero al llegar a Sarandí del Yi el panorama cambia.

SEÑORA SAN MARTÍN.- Lo que cuenta el señor Ortega es verídico, pues lo hemos podido comprobar. Incluso, los puentes cuentan con unos hermosos parantes -que no queremos que saquen- los cuales, debido a las grandes cargas que se transportan por allí, están fuera de lugar. Se nos pregunta cuál es la solución que proponemos. A lo largo de todos estos años hemos planteado todo tipo de posibilidades e, incluso, contamos con respuestas de los técnicos del Ministerio. Pero hemos concluido que una decisión al respecto debe ser tomada por las autoridades nacionales. En ese sentido, hemos traído algún material que contiene información y fotografías de los desbordes a que hacemos referencia, para que quede a disposición de los integrantes de la Comisión.

Cabe acotar que en la Ruta 6 hay tramos que están más o menos, otros bien y otros en un estado lamentable. De todos modos, en la zona de Sarandí del Yi se complica más porque la salida que debemos tomar es por la Ruta 14 y la Ruta 5, para luego venir hacia aquí. Pero lo peor de esta situación en la producción es que los camiones deben esperar para acceder a los puentes, más allá de que esto permita que algún comerciante haga algún peso. Es decir, no estamos en contra de quienes trabajan o producen, pero pensamos que habría que buscar una solución. Cuando llevamos a los técnicos al borde del precipicio y les preguntamos qué habría que hacer, nos dicen que eso es potestad de las autoridades nacionales.

Por lo tanto, no es un capricho que nos hayan tenido que recibir ni que hayamos gestionado esta entrevista. Por lo demás, veo plausible bregar por otros temas, tal como lo está haciendo el señor Senador Chiruchi, por ejemplo, con el puente en la Ruta 11 para la ciudad de Santa Lucía; pero en nuestro caso, si alguien quiere veranear en San Gregorio, tiene que dejar el automóvil sobre las piedras porque el camino es intransitable debido, entre otras cosas, a la erosión y al material, que no es acorde al peso de los camiones que circulan por allí, dedicados a la actividad forestal. Todo esto impide tanto el disfrute del

verano como el traslado de un enfermo en cualquier época del año, por las peripecias que se deben enfrentar. En definitiva, estamos planteando las situaciones que, nos parece, deberían contemplarse.

SEÑOR VIERA.- Si no entendí mal, ya se han entrevistado con el señor Ministro; me gustaría saber qué les dijo, porque las soluciones a estos temas siempre son netamente presupuestales. Como el proyecto de ley de Presupuesto acaba de ingresar a consideración del Parlamento, aún no lo hemos visto; por eso, me gustaría conocer el punto de vista del señor Ministro en lo que tiene que ver con esta situación.

SEÑORA SAN MARTÍN.- Durante el Gobierno anterior, el ex Ministro Rossi nos atendió en forma muy deferente, pero siempre nos dijo que las soluciones a estos problemas que aquejan a la zona no estaban previstas en el Presupuesto de ese Período. En una reunión de Ministros que hubo en Villa del Carmen se planteó que, por lo menos, se pusiera una luz que marcara el ingreso a la Ruta 14 desde la Ruta 5 para llegar a Sarandí del Yi; esa luz se colocó e, inclusive, se iluminó parte de la Ruta 6 y algunas otras localidades de la Ruta 14. Sin embargo, allí terminó todo. Este año, gentilmente, el señor Diputado Vidalín, a raíz de otros temas, nos llevó a conversar con el señor Ministro Pintado quien, a pesar de ser muy novel y no conocer exactamente las dificultades que aquejan a la zona, se asesoró en el momento; si no me equivoco, estuvo presente también el Ingeniero Lazo, del Ministerio. En esa oportunidad se le comunicó que ni siquiera se había efectuado una limpieza del río Yi y que no se hacía mantenimiento de los puentes ni de absolutamente nada. Nos dijo que posiblemente nos contestaría en diez días u oportunamente se vería cómo estaban las cosas. Ahora, él pasó a ser el padre de familia que tiene que repartir la torta para todos. También al señor Diputado Tierno, que estuvo en Sarandí del Yi, se le preguntó si había logrado conversar con el señor Ministro por el tema que aqueja a la zona, pero aún no hemos obtenido respuesta.

SEÑOR VIDALÍN.- Antes que nada, quisiera agradecer a los señores Senadores por permitirnos acompañar hoy a esta delegación de vecinos de Sarandí del Yi.

Junto a mi colega, el señor Diputado Tierno, hemos hablado con el señor Ministro en varias ocasiones, no solo en oportunidad de acompañar a los vecinos. El señor Ministro y el Ingeniero Lazo nos han manifestado que la reparación del puente es muy difícil y que la elevación del tramo que existe entre los dos puentes podría perjudicar los cimientos y ocasionar movimientos. Por tanto, ese procedimiento amerita un estudio más profundo de la situación para poder actuar en consecuencia. Lo que sí se nos aclaró es que existe disposición de parte del Ministerio para efectuar la limpieza del río, tal como lo habíamos solicitado, y con ese espíritu se va a trabajar. Asimismo, hemos recibido de parte del señor Ministro y de su Cartera apreciaciones positivas en lo que tiene que ver con las Rutas 6 y 7, que van a ser incluidas en el Presupuesto, aunque nada se nos mencionó sobre la Ruta 14.

Por consiguiente, vemos con buenos ojos que esta Comisión, que es tremendamente dinámica y que representa a la colectividad de Sarandí del Yi y de todo el Este de nuestro departamento, sea recibida en este ámbito y que sus integrantes, en un diálogo abierto y fecundo con el señor Ministro, puedan reafirmar las gestiones que hemos realizado, acompasando a estos amigos que nos representan a todos.

SEÑOR FONTICIELLA.- En el Ministerio se reconoce que muchos tramos de la Ruta 14 se encuentran en estado deficitario pero, según su visión, no todos serían de cargo de la Cartera ya que, como suele suceder con algunas partes de los caminos en campaña, allí tendría injerencia también la Intendencia Municipal de Durazno. Sí se han dispuesto recargas especiales en tres tramos de la mencionada ruta, pero no se me supo explicar dónde. De todas formas, lo que queda claro es que el valor de los puentes de la Ruta 6 supera las posibilidades existentes en la actualidad. Como aquí se ha dicho, por su propia historia, cuentan con dificultades de ancho y de alto y, por lo tanto, requieren de una inversión que en este momento resulta imposible afrontar para el Ministerio.

Entonces, de nada serviría que les dijéramos que se vayan tranquilos y contentos porque, como estamos tratando el Presupuesto, todo se va a arreglar. De acuerdo a lo que se me ha transmitido en una rápida demanda que realicé para obtener cierta información, la inversión necesaria para los puentes de la

Ruta 6 es de casi US$ 10:000.000. Lo que queda claro es que, de todos modos, va a haber recargas especiales en la Ruta 14, aunque desconozco cómo estarán distribuidas; eso lo sabrán los compañeros Legisladores cuando analicen el Presupuesto.

SEÑOR MICHELINI.- El presupuesto en obras públicas es inmenso y tiene como objetivo atender los ejes viales desde la Ruta 1 hasta la Ruta 9; si bien en él se tienen en cuenta el centro, caminos de segunda y de tercera y senderos profundos, también, en nuestra opinión, abarca una inversión muy ambiciosa en materia de carreteras. A la vez, es complemento del tren porque, a esta altura, con la producción que está sacando Uruguay, no hay carretera que aguante. Además, esta producción avanza más rápido que los propios caminos; por ejemplo, un lado de la Ruta 24 -que es relativamente nueva- está muy bien, mientras que el otro es un desastre.

Señor Presidente: en todo caso, sabiendo que estos temas se van a plantear cuando el Presupuesto llegue a la Cámara de Representantes o a la de Senadores, podríamos comprometernos a verificar si las prioridades que el Gobierno está dejando para más adelante -si en verdad ello es así- tienen fundamento. Si analizamos las circunstancias y vemos que se va a tardar algún año más, se me ocurre que tampoco debemos ser sordos, sino entender que la República es todo. Si no hubiera fundamentos o el Ministerio expresara alguna razón que, por los comentarios de los señores Legisladores, sopesara que es lo mejor, en algún momento podríamos trasmitirlo por medio de una carta o de una visita. Estamos preocupados por el tema de la logística, que hace a la producción y es un aspecto en el que los caminos son sustanciales. En ese sentido, en esta zona del país las Rutas 6 y 7 han estado postergadas, a tal punto que algunos lugares tales como San Gregorio de Polanco, podrían estar, desde el punto de vista turístico, más cerca de Montevideo sin tener que ir hasta la Ruta 5, arriesgando la rotura de un vehículo o la falta de una rápida atención frente a un accidente.

Por lo tanto, podríamos asumir el compromiso de tomar la inquietud y plantearla en su momento, escuchar al Ministerio y trasmitirles lo que derive de ello. Hay que tener en cuenta que lo único que se desglosa obligatoriamente del Presupuesto en el Senado es, precisamente, el Plan de Inversión de Obras Públicas.

SEÑORA SAN MARTÍN.- Agradezco las palabras del señor Senador Michelini, pero no quiero que los señores Legisladores se queden con la idea de que esta Comisión pretende que se construyan puentes nuevos. Más allá del deterioro normal, los dos puentes que tenemos han soportado toda la carga que han recibido y están en buenas condiciones. Nuestra problemática no refiere a que se inundan los dos puentes, sino al hecho de que lo que se inunda produce algo así como un zanjón que hay entre medio. ¿Cómo solucionar esta situación? Si no hay voluntad técnica, siempre nos van a decir que no tienen solución, y calculo que para eso no pueden estar hablando de US$ 10:000.000. También tenemos problemas en un ramal ferroviario que va a la zona de Blanquillo. Al respecto, hace cinco años nos hablaron de un costo de US$ 7:000.000 para reparar la vía y permitir la salida de la producción a través de ese medio. Hoy eso está descartado y lo entendemos perfectamente bien, porque hay otros lugares que son de mayor envergadura para el traslado y el transporte de la producción que se está sacando. El tema pasa por solucionar ese problema que tenemos; en un día como hoy, por ejemplo, no sabemos si la llegada a Sarandí del Yi nos da paso o no para salir por Ruta 5.

SEÑOR LUTEGUI.- Hace muchos años que se viene hablando de la descentralización del interior. Es un gran tema que no hay que abandonar, sino seguirlo hasta el final. Algún día va a llegar.

Con respecto a lo que se dijo acerca de la Ruta 14, puede ser un buen punto de partida para analizar el tema. Las Facultades de Medicina, Veterinaria y Agronomía tienen que estar en el interior y debe haber rutas importantes del Este al Oeste del país. El mundo va muy ligero y el sistema político no se puede quedar atrás. Si no evolucionamos, se nos va a ir la gente del interior. La vía de desarrollo viene por las carreteras, por las rutas.

SEÑOR PÉREZ.- Con respecto al tramo de la Ruta 14 que va desde Sarandí del Yi hasta el Frigorífico Modelo, cuando hace unos días se realizó un espectáculo en una escuela que se encuentra a diez kilómetros de Sarandí del Yi, se supo que eso ya no pertenecía más al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Precisamente, el 2 de junio del año pasado, el ex Presidente Tabaré Vázquez firmó un decreto que establecía que ese tramo pasaba a la jurisdicción de la Intendencia Municipal de Florida, y lo mismo sucede con el tramo de la Ruta 6 desde Sarandí del Yi hasta Lascano.

En el 2005 hicimos una invitación a un colega del señor Senador Viera, el señor Martínez, quien nos dijo que iba a hacer gestiones con el doctor Tabaré Vázquez para resolver el tema de la Ruta 6. El señor Senador también quería lograr una integración por la Ruta 6 en el kilómetro 329.

SEÑOR VIERA.- Hasta Vichadero.

SEÑOR VIDALÍN.- Pienso que quizá cuando concurra el señor Ministro para tratar el tema presupuestal, se podría sugerir en esta Comisión que se enviaran técnicos para realizar una evaluación sobre las obras que deberían realizarse para solucionar el problema que existe entre el puente sobre el río Yi y el que está sobre el arroyo Agua Sucia. Indudablemente, como decían los integrantes de la Comisión, todos nosotros somos "opinólogos", pero la presencia de los técnicos, teniendo en cuenta la buena disposición que existe por parte del Ministro, determina que se encuentre una solución definitiva para ese problema.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tenemos por delante la instancia del tratamiento del Presupuesto y, obviamente, todo el material que hoy han aportado nos será útil, ya que nos interesa mucho este tema. Quiero mencionar que el señor Senador Da Rosa hizo una exposición en la hora previa del Senado sobre este asunto y que también recibí una llamada del Intendente de Vichadero para hablar de este tema, que representa una salida para una vasta zona productiva que abarca varios departamentos.

Esperamos que cuenten con nosotros y, si podemos ayudar a resolver el problema, con mucho gusto estamos dispuestos a ello.

SEÑOR VIERA.- Seguramente fue el Fiscal de Vichadero.

SEÑOR PÉREZ.- ¿Alguna vez los señores Senadores oyeron que se hubiera asfaltado un tramo de la Ruta 6 que parte desde Sarandí del Yi? Esta información se la di al ex Ministro Rossi y también al señor Pintado para que se investigara. Tengo mapas del año 1988 en que la Ruta 6 figura como asfaltada, pero nunca lo fue y venimos luchando por eso desde hace cinco años.

SEÑOR FERNÁNDEZ HUIDOBRO.- Quiero decir que escribí mucho sobre la Ruta 14 cuando traté el tema del puerto de aguas profundas. Esa ruta, que fue diseñada por el ingeniero Giannattasio y ocupa una de las posiciones más estratégicas del Uruguay, será imprescindible el día que se haga el puerto de aguas profundas, si bien se debería haber construido hace bastante tiempo.

Se ha hablado mucho de ese tema, pero hoy está nuevamente en el tapete. No sé si se concretará en La Paloma, pero si no es allí, se construirá muy cerca. Sin duda, dependerá mucho de la Ruta 14, porque esa diagonal viene del Puente Libertador General San Martín, a la altura de Fray Bentos -diseñada para que ese puente existiera- y apunta a la Mesopotamia argentina. Hace mucho tiempo que pensadores de la vialidad del Uruguay tenían muy claro ese tema.

Simplemente, quería dejar esa constancia y decir que me he cansado de escribir, pero he tenido muy poco éxito.

SEÑOR PRESIDENTE.- Debería seguir haciéndolo, señor Senador.

SEÑOR FERNÁNDEZ HUIDOBRO.- Es como pregonar en el desierto, señor Presidente.

(Dialogados)

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia de los integrantes de la Comisión Pro Puente de Sarandí del Yi y de la Comisión del Centro "Proyecto Ruta 14".

SEÑOR PÉREZ.- Los agradecidos somos nosotros.

(Se retiran de Sala integrantes de la Comisión Pro Puente de Sarandí del Yi y de la Comisión del Centro: "Proyecto Ruta 14")

(Ingresan a Sala los representantes de la Unión Ferroviaria)

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado da la bienvenida a los representantes de la Unión Ferroviaria. En el día de hoy nos acompañan el señor Carlos Aramendi, Presidente; el señor Ricardo Cajigas, Secretario General; el señor Javier Rebollo, Secretario de Organización y el señor Pablo Inzaurralde, Prosecretario General.

Sin más trámite, les cedemos la palabra.

SEÑOR ARAMENDI.- Antes que nada agradecemos a esta Comisión por habernos recibido.

El motivo de nuestra visita en este ámbito es plantear la situación en la que se encuentra actualmente el ferrocarril, teniendo en cuenta los trascendidos de prensa y lo que se viene manejando a nivel del Poder Ejecutivo.

Nuestra inquietud comenzó desde que el Presidente de la República, señor Mujica, inició la campaña electoral y habló del tema ferroviario a nivel de la opinión pública. Por ello, tratamos de llegar a él a través de varios medios con el fin de plantearle nuestra posición. Entendíamos que como ferroviarios teníamos mucho para aportar en esa nueva instancia que se abría, en este nuevo proyecto ferroviario. Sin embargo, en esa oportunidad no tuvimos éxito y nuestra preocupación por el tema continuaba como consecuencia de que, a nivel de prensa, se seguía hablando del ferrocarril y no de la Administración de Ferrocarriles del Estado. Cuando uno escucha hablar de ferrocarriles puede interpretarlo de muchas maneras; incluso, se los puede llegar a vincular con los de Argentina, Brasil o Chile, pero no con una empresa pública como AFE.

Luego mantuvimos una reunión con el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas, señor Pintado, con el fin de obtener una visión un poco más clara respecto a la situación del ferrocarril. En esa instancia, en la que conversamos acerca de cómo se estaban planteando las cosas, nos manifestó que se había formado una Comisión integrada por los representantes de los Ministerios de Economía y Finanzas y de Transporte y Obras Públicas y de AFE para estudiar un proyecto relativo al ferrocarril. Nosotros, en nuestra calidad de trabajadores, solicitamos al señor Ministro poder participar en esa Comisión porque entendemos que tenemos experiencia suficiente como para hacer aportes con relación al tema. Sin embargo, se nos dijo enfáticamente que no podíamos participar en esa instancia y que el proyecto se iba a armar y a discutir a nivel político, y que luego se lo daría a conocer. Eso fue lo único que pudimos sacar en limpio de dicha reunión aunque, en esa instancia, el señor Ministro también nos planteó que se estaba trabajando sobre una ley para transferir la infraestructura de AFE al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Ante esto, nuestra preocupación aumentó porque vimos que se volvía a repetir una historia conocida, que sucedió en el 2003 bajo la Administración del ex Presidente Batlle, cuando transfirió la infraestructura de AFE, todo su personal y US$ 15:000.000 a dicha Cartera. Esta fue una experiencia

absolutamente negativa y el proyecto fracasó rotundamente. Como consecuencia de ello, en el año 2005, bajo el Gobierno del Frente Amplio y la Presidencia del doctor Tabaré Vázquez, en el Presupuesto del 2006, se reintegró la infraestructura a AFE y se le devolvieron sus potestades. Creemos que el proyecto que se había iniciado fracasó porque no había razones técnicas para que las vías pasaran a jurisdicción del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Hoy sostenemos lo mismo porque esta nueva iniciativa es prácticamente igual a aquel proyecto que se intentó implementar, si bien ahora se hacen algunos arreglos pequeños. Cuando decimos que técnicamente no hay razones para que las vías pasen a esa Cartera, nos basamos en el hecho de que cuando esto se hizo, la empresa AFE tuvo que enfrentar muchos problemas y se le causó un perjuicio económico porque, al perder las potestades sobre sus vías, también perdió autonomía. De este modo, cuando surgía una situación de emergencia en las vías, AFE debía pedir autorización al Ministerio para que interviniera, lo que determinó que los tiempos se alargaran a la hora de hacer reparaciones o reconstrucciones de las vías y que AFE tuviera problemas con sus clientes porque la carga se atrasaba y no llegaba a tiempo al puerto. Esto sucedió porque el sistema no estaba lo suficientemente aceitado como para que funcionara correctamente.

En cuanto a los US$ 15:000.000 que se transfirieron en aquel momento junto con la infraestructura, debemos decir que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no los utilizó en las vías, lo que llevó a que el sistema ferroviario, el de las vías, se fuera deteriorando aún más. En consecuencia, muchas de las líneas de AFE comenzaron a colapsar por la falta de inversión y por una estructura que no estaba armada para que funcionara de esa forma. En la actualidad, nos encontramos en la misma situación porque se pretende transferir nuevamente las vías a esa Cartera. Estamos convencidos de que no hay razones técnicas para hacer esto, aunque quizá los motivos sean políticos y entonces habrá que poner el tema sobre la mesa y discutirlo. Cuando se habla de la parte técnica, al mencionar la infraestructura se piensa en las líneas operativas de AFE como, por ejemplo, la de Rivera, la de Río Branco-Montevideo, la de Minas o la de San José, pero va mucho más allá de estas líneas de transporte ferroviario. Cabe aclarar que la infraestructura incluye todo lo que refiere a las vías, pero no solo a las líneas principales porque, además, tenemos vías de acceso a las remesas que también forman parte del sistema. Esto nos lleva a suponer -si políticamente se está pensando en que debemos contar con dos ferrocarriles, o sea, en tener una sociedad público-privada- que tendríamos que saber cómo vamos a trabajar y a ingresar a ese sistema de remesas, tanto en Lorenzo Carnelli como en Paso de los Toros, Paysandú y Nico Pérez, lugares donde se plantea el sistema del movimiento de las máquinas.

Cuando hablamos de infraestructura también nos referimos a todas las vías que se usan para hacer maniobras. Actualmente tenemos la estación Lorenzo Carnelli con más de treinta vías que están en maniobra permanente. En caso de pasar a ser un Ente público-privado, ¿cómo vamos a trabajar y quién va a tener la preferencia sobre esas maniobras? Lo planteamos porque hacer una maniobra no es algo antojadizo; todos los trenes tienen una forma determinada de circular y no se puede acoplar vagones en cualquier parte. Los que van de punta de máquina son ciertos vagones, los que van en el centro son otros y los que van de cola, otros, lo que significa que las maniobras son necesarias. Entonces, todas esas treinta y pico de vías que tenemos solo en Lorenzo Carnelli, sin contar las otras playas de maniobra, son parte de toda la infraestructura. Por lo tanto, en caso de que haya privados trabajando sobre las vías, tenemos que regular cómo va a ser el funcionamiento, quién va a hacer la maniobra y quién va a regular el sistema de toda esa infraestructura.

Al hablar de infraestructura también nos referimos a los lugares donde se ingresa para cargar combustible, para lo cual hay vías de acceso. No se trata de una estación cualquiera donde se pueden cargar tal vez 200 litros de gasoil; allí se cargan 3.000 ó 5.000 litros de gasoil, y se llega, repito, a través de vías especiales de ingreso a la cisterna.

Siempre nos preguntamos cómo vamos a regular todo esto si tenemos que estar asociados o competir a través de una empresa privada. Este es el gran problema que hoy tenemos a nivel de infraestructura. Se debe tomar en cuenta que también se piensa enviar personal al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, además de la infraestructura. Esa situación ya en el año 2003 perjudicó económicamente a algunos funcionarios que pasamos a esa Cartera. Todos sabemos que los sueldos a nivel de la

Administración Central y de las empresas públicas son diferentes, con situaciones de compensaciones y viáticos distintos, pues en ese momento se nos intentó congelar los sueldos para regularlos con Vialidad, que fue donde ingresó el personal de AFE en ese año. Por otra parte, en aquella oportunidad el señor Ministro nos planteó que en este caso se iba a crear la Dirección Ferroviaria dentro del Ministerio.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera saber si actualmente revisten como funcionarios de AFE, empresa pública, o como funcionarios de la Administración Central, en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

SEÑOR ARAMENDI.- Somos funcionarios pertenecientes a AFE.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Cuántos funcionarios son?

SEÑOR ARAMENDI.- Somos 1.070 funcionarios.

La nuestra es una larga historia que, quizá, los señores Senadores conozcan mejor que nadie. El sistema ferroviario viene siendo golpeado desde hace mucho tiempo. Ya desde 1985-1987 empezó a crearse un sistema que consistía en desguazar a AFE como tal para intentar que los operadores privados pudieran correr por nuestras vías. Eso se intentó por todos los medios. Todos los Gobiernos que fueron pasando lo intentaron. Acá hay una clave que todos tenemos en cuenta: en el sistema ferroviario, lo más caro de recuperar son las vías. Esa es la inversión mayor. En su oportunidad, se plantearon llamados a licitación a operadores privados para que corrieran, y llamados para la concesión de las vías. Todos esos llamados, insisto, ya se hicieron en años anteriores y, por lo que viene diciendo el señor Ministro, hoy se está planteado más o menos lo mismo. Esto lo sabemos a través de la prensa, porque el Ministerio de Transporte y Obras Públicas todavía no nos ha concedido ninguna audiencia de las que hemos solicitado para profundizar en el tema. En definitiva, entendemos que no es posible que la parte técnica esté fuera del operador principal del sistema ferroviario que en este momento es AFE. Pensamos que esta Administración no puede tener las vías fuera de sus potestades. Ya tenemos una experiencia que fracasó, que trajo problemas y perjuicios a la empresa como tal, y hoy se está planteando exactamente lo mismo. Entonces, como trabajadores, solicitamos intervenir en esa Comisión de Transporte para hablar, justamente, de todos estos temas y proponer las ideas que tiene la Unión Ferroviaria a nivel del ferrocarril. Basta decir que el proyecto que se está llevando adelante -iniciado en el Gobierno del doctor Tabaré Vázquez- por ejemplo, de Pintado a Rivera, con la recuperación de tramos de vía, surgió del seno de la Unión Ferroviaria; esta lo armó y luego fue tomado por la Corporación Ferroviaria, maquillado, un poco más preparado e impulsado. Pero como he dicho, los trabajadores creemos que tenemos mucha experiencia a nivel ferroviario para aportar a este proyecto que hoy se intenta llevar adelante. Nos preocupa que estemos hablando nuevamente de lo que ya hemos conversado muchos años atrás; por ejemplo, de asociación pública y privada, de tratar de que aparezca un operador privado. Todo eso ya se ha hecho y ha fracasado porque las inversiones que requiere la vía son muy grandes. Hoy en día estamos hablando de que se precisan US$ 300:000.000 para restaurar todos los tramos de vía. Y sabemos que un operador privado precisaría no menos de veinte años para recuperar ese dinero, dado el volumen de carga a transportar y los pocos kilómetros que tenemos para recorrer. El inversor privado siempre ha pretendido que el Estado arregle las vías para poder, después, hacer correr el ferrocarril, lo que constituye la parte más barata. Una máquina o un vagón es lo más barato, ya que estamos hablando de US$ 2:000.000 para comprar una máquina y de US$ 100.000 para comprar un vagón. Por tanto, la parte operativa es la más barata. Anteriormente, los operadores proponían que el Estado arreglara las vías para poder, luego, circular ellos. El Estado puede arreglar las vías, pero debemos transformar la empresa AFE -en eso estamos totalmente de acuerdo- de manera que su gestión tenga un giro de 180 grados, apostando a una empresa productiva y rentable, que puede serlo por sí sola, pero necesita de la inversión. Desde hace más de cincuenta años, AFE no ha tenido una inversión real; se ha sostenido por el esfuerzo de mucha gente que ha apostado y trabajado con recursos muy limitados. Se sigue teniendo un ferrocarril en muy malas condiciones, con vías en muy mal estado, no porque los trabajadores lo hayamos querido, sino porque en su momento los Gobiernos permitieron que todo fuera quedando como está ahora.

Me he referido a la parte técnica a nivel ferroviario, que es sobre lo que entiendo más. Ahora, el compañero Cajigas va a hablar de lo que es la logística y la política.

SEÑOR CAJIGAS.- Estamos convencidos de que, de cara a un país productivo, no solamente es necesario y conveniente que el Estado tenga el control de la energía, del agua y de las comunicaciones, sino también del sistema logístico de transporte porque, de lo contrario, correríamos el peligro de que, habiendo una gran producción, no sirva de nada que plantemos muchísimas hectáreas de arroz, luego las cosechemos y las tengamos en los silos por no poder trasladarlas a los puertos para su exportación. Entonces, de cara a un país productivo, la logística del transporte de carga es un problema estratégico y estamos convencidos de que, como tal, debe estar bajo el control del Estado al igual que la energía, los combustibles y el agua. Creemos que hay varias razones por las que se debe mantener a AFE como un Ente público; una es la estratégica, aunque pensamos que hay otras, como la económica. Podemos decir que, prácticamente, en AFE no se ha invertido un solo peso en más de 40 años, que la plantilla de funcionarios ha pasado de 10.000 a 1.070 y que, en su inmensa mayoría, tenemos más de 50 años, lo que indica que a corto plazo nos vamos a retirar. Al no haberse tomado gente nueva no hemos podido trasmitir los conocimientos ferroviarios, porque en Uruguay no hay una UTU ni una Facultad de Ingeniería que aborde esa área. Por tanto, se está desperdiciando conocimiento -ya se ha desperdiciado- que luego se tendrá que buscar en otro país, a no ser que se recurra a algún funcionario jubilado para que lo aporte.

Como decía el compañero, en la Unión Ferroviaria hicimos un proyecto que hoy está llevando adelante la Corporación Ferroviaria del Uruguay, con algunas modificaciones mínimas que son una especie de “maquillaje”. Por ejemplo, nosotros decíamos que el personal debía ser tomado por las Intendencias mediante contratos a término, entre gente del lugar donde se estaban reparando las vías, y la modificación fue que ese personal lo contratara la Corporación. Para ser más precisos, ese personal no lo contrata la Corporación porque esta contrató a una empresa que selecciona personal. Dicho personal está afiliado al Sunca, porque estamos hablando de trabajadores de la construcción. Esa fue prácticamente la única variación del proyecto que nosotros presentáramos, con el que se está haciendo la rehabilitación de Pintado hasta Rivera. Todo lo demás está tomado de nuestro proyecto. Los capataces de cuadrilla, con diez funcionarios a cargo que actualmente están trabajando en la rehabilitación de Rivera, en realidad, son Oficiales y medio Oficiales de Vía y Obra. Esos Oficiales tienen entre 25 y 30 años trabajando en las vías y, por tanto, entienden del tema; sin embargo, estas personas nuevas de la construcción son capataces de cuadrilla.

Hablamos de razones estratégicas y económicas porque, como decía el compañero, lo más caro en la rehabilitación del ferrocarril es la restauración de las vías, que es lo que insume la inmensa mayoría del dinero. Cuando se hicieron los llamados a interesados para invertir en el ferrocarril, no se presentó ninguna empresa privada por una razón muy simple: lo que quieren las empresas privadas -no solo en el Uruguay, porque lo mismo ocurre en Argentina y Chile- es que el Estado arregle las vías, que es lo más caro, para luego entrar como socias, por ejemplo, con US$ 20:000.000, comprando cuatro máquinas y unos cuantos vagones. Como eso es lo que pretenden las empresas privadas, no se presentaron al llamado. Sin embargo, no tenemos dudas de que una vez que el Estado invierta en el arreglo de las vías -es decir, que todos nosotros paguemos por ese trabajo- se presentarán para asociarse en el transporte de carga del ferrocarril. En la actualidad, AFE es subsidiada por razones bastante simples, y siempre ponemos el ejemplo de las empresas de ómnibus. Seguramente muchos de los señores Senadores presentes habrán viajado por empresas como CITA o Núñez, que tienen unas unidades preciosas, con asientos muy cómodos y aire acondicionado. Si CITA o Núñez no hubieran invertido en coches desde hace 50 años, habría que viajar en una cachila sin aire acondicionado y se tardaría cuatro o cinco horas en llegar de aquí a Florida; seguramente, los señores Senadores no querrían viajar más por esas empresas. Eso es lo que sucede con AFE, que es un transporte tanto de pasajeros como de carga, en el que no se ha invertido absolutamente nada. Por ese motivo, es ineficiente e ineficaz y necesita subsidio. No se puede ser competitivo y recaudar dinero con una empresa ineficiente e ineficaz. Entonces, en momentos en que las previsiones apuntan a que en tres años el transporte de carga aumente al triple o al cuádruple -sin hablar de lo que está calculado que se incremente de aquí al 2017 o al 2020, que es mucho más- se proyecta arreglar las vías -que es lo más caro- y ofrecer el negocio a los privados. Pensamos que, económicamente,

eso es completamente erróneo; creemos que sí es el momento para invertir, pero el que debe hacer el negocio es el Estado.

A continuación, para referirme a las razones técnicas, pongo el siguiente ejemplo. Supongamos que en cierta zona tenemos una manzana como mercado para instalar un almacén; si colocamos uno solo, quizá pueda subsistir, pero si en esa manzana ubicamos diez almacenes, seguramente se fundirán todos, o quizá se fundan nueve de ellos y quede funcionando solamente uno. Entonces, técnicamente, el mercado -incluyendo el que va a emerger de esa triplicación o cuadruplicación de la carga que se prevé, incluso por la misma AFE- tendría que ser manejado por una sola empresa, y no por tres o cuatro; esto es lo que se señala en cualquiera de los estudios técnicos que analizan la viabilidad económica de una empresa ferroviaria de cargas en el mundo.

En cuanto a las razones sociales, puedo decir que si Uruguay -de cara a un país productivo- tiene el control del transporte de carga, puede aplicar políticas sociales y productivas de apoyo a determinados sectores a los que les interese alentar esta producción. A los privados no les va a interesar que para Uruguay sea importante apostar, por ejemplo, a una nueva área productiva en Durazno; a ellos les va a interesar que les paguen bien el flete. Y tampoco van a trabajar un año o dos apoyando a ese sector productivo, con tarifas rebajadas, para que pueda desarrollarse; eso solamente lo puede hacer una empresa que esté en manos del Estado.

Por otra parte, siempre se menciona cómo hace nuestro país para invertir en este sentido. En lo que a nosotros respecta, pensamos que existen varias posibilidades de financiación. Como es sabido, se están pagando enormes intereses de deuda externa e, incluso, en otras oportunidades, se ha negociado una mora o un atraso para pagar solo una parte de dicha deuda y hacer alguna inversión. En este caso, cabe tener en cuenta que, con relación a lo que se está pagando de deuda externa, lo que se necesita para poder rehabilitar el ferrocarril es mínimo. Esa sería una de las posibilidades. Otra alternativa estaría dada por préstamos que, incluso, podrían ser reintegrables. Y, por último, está la posibilidad de la inversión pública. En este sentido, uno de los mayores interesados en la rehabilitación del ferrocarril es Ancap, que no tiene subsidio, sino que registra, por el contrario, un superávit de rentas que podría volcar en una inversión de este tipo.

Otro aspecto que queríamos plantear -y que ya se ha mencionado- es el de la ineficiencia y la ineficacia. Muchas veces se hace un signo de igual entre eficiencia y eficacia con empresa privada. Para nosotros, eso no es así. Estamos convencidos de que las empresas más eficientes y eficaces del país son ANCAP, OSE, UTE y Antel. También estamos absolutamente convencidos de que AFE, así como sus trabajadores, puede ser eficiente y eficaz, y estamos dispuestos a probarlo si se nos permite. Lo que ocurre es que durante los últimos años -y hablo de todos los Gobiernos- hemos sufrido la falta de inversión y, además, la implantación de una política consciente y premeditada para destruir el ferrocarril, y no hay gestión de los trabajadores que pueda contra eso.

En ocasión de concurrir a la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Representantes, se nos pidió nuestra opinión acerca del cuerpo gerencial de AFE. Me adelanto a contestar esa pregunta ahora, por si alguien la quiere formular. Si mal no recuerdo, en este momento AFE tiene trece gerentes. A riesgo de ser injustos -seguramente lo seremos con uno o dos de ellos- debemos decir que habría que sustituirlos a todos por gerentes nuevos, porque son ellos los que han estado durante los últimos años, y los seis o siete proyectos diferentes para el ferrocarril que intentaron llevar adelante -todos, sin excepción- terminaron fracasando. Además, cuando hablamos de políticas premeditadas y destinadas a destruir el ferrocarril, nos estamos refiriendo a ciertos hechos que, cuando la gente los conoce, se asombra, pero que pueden ser probados. Por ejemplo, el día que “cerraron” -entre comillas- el ferrocarril, en los talleres de Florida había 27 vagones reparados a nuevo para el transporte de pasajeros; eran de madera, estaban forrados en el interior con cármica y tenían cortinas de tela en las ventanas y asientos *pullman*. Sin embargo, esos 27 vagones fueron traídos desde Florida hasta los talleres de Peñarol, donde los esperaban empresas privadas contratadas por AFE para venderles chatarra; allí, con dos equipos de autógena de cada lado de los vagones, los cortaron, prendiendo fuego la madera, los *pullman*,

la cármica y las cortinas, ya que lo único que les interesaba era el hierro. Esas cosas se hicieron en AFE. Los compañeros veteranos que trabajan en los talleres de Peñarol recuerdan haber visto entrar máquinas funcionando, bajarse el maquinista, apagar la máquina y que los picos cortaran el motor caliente. Esas cosas sucedieron en AFE.

Entonces, estamos de acuerdo con que se diga que AFE tiene que ser una empresa eficaz y eficiente -los primeros interesados en ello somos nosotros, los trabajadores- pero, para lograrlo, lo primero que se necesita es cambiar la voluntad política que ha existido, de parte de todos los Gobiernos, de destruir a la empresa, aduciendo la intención de tratar de hacer de AFE una entidad eficiente y eficaz.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Mesa aclara que para la semana próxima habíamos coordinado la visita del Directorio de AFE a los efectos de interiorizarnos sobre las propuestas y sobre el futuro que imaginan para la empresa. Ahora el señor Senador Martínez me dice que puede haber un problema de agenda pero, de todos modos, resultará útil postergar esa concurrencia a fin de hacer llegar a ese Directorio la versión taquigráfica de lo actuado en la sesión de hoy, de modo de poder conversar luego acerca de las inquietudes que ustedes han planteado.

SEÑOR ARAMENDI.- Precisamente, una de las razones por las que estamos aquí es que se ha hablado de una transferencia de la infraestructura y del personal hacia el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Tenemos entendido que en el proyecto de ley de Presupuesto quinquenal que ingresó a consideración de la Cámara de Representantes estaría incluida la norma que permitiría esa transferencia. Por eso, nuestra inquietud radica en que se tenga una real conciencia de la situación, y creemos que los señores Legisladores la tienen; todos estamos interesados en que el ferrocarril funcione como tal. Hasta el propio Banco Mundial sostiene que en Uruguay no hay lugar para dos ferrocarriles. Nosotros opinamos lo mismo; la única diferencia es que ellos consideran que deben ser privados y nosotros pensamos que tienen que ser de gestión pública, porque en un país productivo la estrategia a nivel del transporte ferroviario debe quedar en manos del Estado.

Entendemos, también, que el transporte ferroviario y el carretero son complementarios en su forma de trabajo. No se trata de que uno sea mayor o aplaste al otro. Por ejemplo, hay lugares a los que el ferrocarril no puede llegar, pero sí lo pueden hacer los camiones.

Por otra parte, una de nuestras principales preocupaciones es reducir el alto índice de peligrosidad existente en las rutas nacionales. Sabemos que en la actualidad el índice de accidentes en ruta sigue aumentando por la gran densidad del transporte pesado, y con un ferrocarril fuerte esto puede disminuir mucho. A su vez, constituiría una forma de ahorro para el Estado por el gran gasto que insumen las reparaciones de rutas como consecuencia de la carga pesada.

Si pensamos en el medio ambiente, el ferrocarril también hace su aporte, porque es mucho menos contaminante que el transporte carretero.

SEÑOR MARTÍNEZ.- Consume cuatro veces menos combustible con la misma carga.

SEÑOR ARAMENDI.- Exactamente, señor Senador.

Son muchas las razones por las cuales hoy estamos aquí, pero el principal motivo es intercambiar ideas y apostar a que estratégicamente el ferrocarril quede en manos del Estado.

SEÑOR CAJIGAS.- Según nos informaron, en unas semanas concurrirá a esta Comisión el Directorio de AFE, razón por la cual no quisiera dejar de mencionar algo que, si bien es colateral, de pronto puede ayudar. Más allá de que tenemos algunos matices con el Presupuesto presentado por el Directorio de AFE -oportunamente les hemos recriminado que no nos lo hayan mostrado antes de proponerlo, con

lo cual incluso incumplieron, entre otras cosas, la palabra empeñada por el Presidente, señor Orellano- estamos bastante contentos porque luego de muchos años contamos con un presupuesto que invierte. Personalmente, soy de los funcionarios más nuevos en el Ferrocarril, con 17 años de trabajo; los compañeros llevan muchos más y nunca vimos un presupuesto que invirtiera un solo peso. En este, más allá de los matices y de que consideramos que en algunos rubros lo que se otorga es insuficiente, se está planteando una inversión. No queríamos dejar de decirlo porque nos parece bueno manifestar en qué no estamos de acuerdo, pero también lo que vemos en forma positiva.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la información aportada.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 16.)